P.Trippi-Services

Portrait der geforderten Streckenertüchtigung Wörth – Lauterbourg – Strasbourg

Eine kritische Betrachtung zur möglichen Umsetzung

Peider Trippi
pt@trippi-services.ch

Vorwort

Am 15.9.2021 fand ein Infotag der Bahnjournalisten Schweiz zum Thema «Viel linksrheinische Dynamik» statt. U.a. wurden Alternativen zum chronisch überlasteten, rechtsrheinischen Rail Freight Corridor 1 «Rhine – Alpine» diskutiert: Der RFC 2 «North Sea – Mediterranen» hat einen Ast nach Basel und mündet hier in den RFC 1 durch die Schweiz nach Genua. Auch entwickelt sich die Hafeninfrastruktur im benachbarten Elsass durch das Public Private Partnership von Swissterminal und Dubai Ports DP World.

Dieser Anlass bewog mich, die schweizerische Parlaments-Motion 22.3000 zur Finanzierung der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Wörth-Strasbourg auf ihre Realisierungschancen zu hinterfragen. Entsprechende Massnahmenforderungen wurden hierzu von VAP, BLS Cargo, Hupac und SBBCI eingebracht.

Im September 2022

P. Trippi

Mitglied Bahnjournalisten Schweiz
Unternehmensberater für Operation Excellence
in Industrie und Handel

Zusammenfassung Massnahmenvorschlag und Motion

Aus dem Massnahmenvorschlag der VAP und Güter-EVU und der Motion lassen sich folgende Umsetzung-Anforderungen ableiten:

- Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Wörth-Strasbourg.
- Eine Trassenkapazität von zusätzlich 60 Züge.
- Aufhebung der nächtlichen Fahrbeschränkung.
- temporäre Lösungen, damit deutschsprachige Lokführer via Frankreich fahren können.
- Die Schweizer Behörden sollen die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten vorantreiben.
- Gemeinsam mit Frankreich und Deutschland, soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden.
- Die Mitfinanzierung durch die Schweiz ist so zu regeln, dass eine rechtzeitige Inbetriebnahme vor 2030 erreicht werden kann.
- Ein international koordiniertes Trassenmanagement ist auf der linksrheinischen Strecke zu etablieren.
- Die beteiligten Infrastrukturbetreiber in Deutschland, Frankreich und der Schweiz sollen einen gemeinsamen durchgehenden Trassenkatalog erstellen.
- Investitionen von CHF 178 Mio. die Tageskapazität um 30 Züge und mit einem weiteren Ausbau von CHF 338 Mio. um total 60 Züge/Tag zu ermöglichen.

Zusammenfassung Konfliktpunkte

Aufgrund der Ausgangslage können folgende Konfliktpunkte einen negativen Effekt auf das Inbetriebnahme-Ziel 2030 haben:

- Zuständigkeit für die die Linie Lauterbourg-Strasbourg soll zukünftig bei Grand Est liegen, für Gütertransitlinen ist sie heute bei SNCF Reseau.
- Die politische Ausgangslage für Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich ist zurzeit belastet.
- Aus den 17 Ortschaften ist bei der Diskussion für eine Gütertransitlinie (mit Aufhebung des Nachtfahrverbotes, möglichen Aufhebung von Bahnübergängen und bis zu 60 Güterzug-Frequenzen pro Tag) mit Widerständen zu rechnen.
- Die ebenerdigen Bahnsteigzugänge müssen abgesichert werden inklusive Trennzäune zwischen den Gleisen.
- Für die Zulassung von deutschsprachigen Lokführern auf dieser französischen Lokallinie sind regulatorische Hürden zu überwinden.
- Die Streckenertüchtigung nutzt dem französischen SPNV, jedoch ein Nutzen für französische Gütertransporte dürfte nicht relevant sein.
- Die Gütertransitlinie wird nach 2045 mit dem Vierspurausbau Karlsruhe-Basel obsolet.

Konklusion

- Die Bestrebungen der Güter-EVU sind nachvollziehbar, ebenso die Sicherung der Versorgungslage der Schweiz bei Streckenunterbrüchen auf den deutschen Zufahrtslinien.
- Die Motion im schweizerischen Parlament ist nachvollziehbar, entbehrt aber weitgehend der regionalen Bedarfslage auf französischem wie deutschem Boden.
- Aufgrund der Ausgangslage und den Konfliktpunkten ist die Realisierung vor 2030 sehr fragwürdig. Verzögert sich der Ausbau um 5-10 Jahre fragt sich ob der Aufwand den Nutzen rechtfertigt.
- Eine betrieblich erwünschte Verbindungskurve ab Karlsruhe auf die Regionallinie Lauterbourg-Strasbourg im Raum Wörth ist nicht realisierbar.
- Ein Fokus aus Sicht der Schweiz auf die P-400 Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) unter finanzieller Beteiligung scheint nachhaltiger und zielführender zu sein. Umso mehr hier Frankreich einen hohen Eigennutzen hat.

Alternative zum Ausbau respektive bis zur Realisierung BR 159 EuroDual ?

VFLI mit Vittel-Mineralwasser-Zug in Merrey/F. Die nicht elektrifizierte Strecke Vittel - Merrey beträgt 35 km.

Die bereits in Frankreich, Deutschland und der Schweiz zugelassene EuroDual kann im Elektro- wie Dieselmodus arbeiten:

- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
- Elektrische Leistung am Rad bei 25 kV 50 Hz: 7.000 kW
- Leistung bei Dieselantrieb: 2.800 kW (3.807 PS)
- Anfahrzugkraft: 500 kN
- Kann 2000 t Güterzüge in Einzeltraktion befördern

* von VAP, BLS Cargo, Hupac, SBBCI

Massnahmenvorschläge* 1. Rasche Ertüchtigung der Strecke

Der Ausbau der linksrheinischen Nord-Süd-Achse ist gegenwärtig eine der wichtigsten Voraussetzungen für die stabile Nutzung der NEAT und für die weitere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs in Erwartung des Vollausbaus der rechtsrheinischen Strecke.

Das Schweizer Parlament hat mit der Motion 20.3003 zum Abschluss eines Staatsvertrags zum Ausbau der linksrheinischen Strecke und mit der Motion 22.3000 zur **Finanzierung der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Wörth-Strasbourg** den Weg für die aktive Beteiligung der Schweiz am Ausbau des Nord-Süd-Korridors auch auf französischer Seite geebnet. So soll eine Parallelführung entstehen, die dem Baustellenchaos ein Ende bereitet und sowohl den Transit-, als auch den für die Schweizer Wirtschaft wichtigen Import- und Exportverkehr sicherstellt.

Die Schweizer Behörden sollten nun die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten vorantreiben, um eine möglichst baldige Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Wörth-Strasbourg als Alternativroute zu erreichen. Mit relativ geringen Mitteln lässt sich innerhalb weniger Jahre eine **zusätzliche Kapazität von 60 Güterverkehrstrassen pro Tag realisieren.**

Quelle: Medienmitteilung vom 19 Aug, 2022

* von VAP, BLS Cargo, Hupac, SBBCI

Massnahmenvorschläge* 2. Zugang zu Umleiterstrecken

Auf der Rheintalbahn sind weitere umfangreiche Bauarbeiten geplant, beispielsweise im Sommer 2024 mit einer vierwöchigen Totalsperre. Die linksrheinische Umleitungsstrecke via Frankreich ist zwar befahrbar, jedoch nur mit unverhältnismässig hohem betrieblichem Aufwand und nur für eine geringe Anzahl an Zügen pro Tag. Um eine erneute Kapazitätskrise abzuwenden, muss der Zugang zu den Umleiterstrecken erleichtert werden. So sollten temporäre Lösungen gefunden werden, damit deutschsprachige Lokführer via Frankreich fahren können, beispielsweise durch die Einrichtung einer deutsch-französischen Kommunikation mit Sprach-Apps oder durch zweisprachiges Personal in den Leitstellen. Auch die Verfahren zur Erlangung der erforderlichen Streckenkenntnis sollten temporär vereinfacht werden.

Von zentraler Bedeutung ist zudem ein international koordiniertes Trassenmanagement auf der linksrheinischen Strecke. Die beteiligten Infrastrukturbetreiber in Deutschland, Frankreich und der Schweiz sollten einen gemeinsamen durchgehenden Trassenkatalog erstellen, um eine möglichst hohe Anzahl von Güterzügen stabil und flüssig durch dieses Nadelöhr zu leiten. **Bereits durch die einfache Aufhebung der nächtlichen Fahrbeschränkung kann die Kapazität spürbar erhöht werden.**

Quelle: Medienmitteilung vom 19 Aug, 2022

Motion 22.3000 vom 11.1.2022 – Eingereichter Text

Quelle: https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223000

Der Bundesrat wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des NEAT-Zubringers "südliche deutsche Rheintalstrecke" beseitigt wird. **Dazu soll, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland, die 71km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden.** Diese Strecke ist im besonderen Interesse der Umsetzung der Verlagerungspolitik der Schweiz. **Ihr Ausbau und ihre Mitfinanzierung durch die Schweiz sind so zu regeln, dass eine rechtzeitige Inbetriebnahme vor 2030 erreicht werden kann.**

Für diesen linksrheinischen NEAT-Zubringer ist der geplante Ausbau des Kannenfeld- und Schützenmatttunnels Basel SBB - Basel St. Johann auf das 4m-Korridorprofil wesentlich.

Die 2021 begonnenen Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) sollen weitergeführt werden.

Eingereicht durch BURKART THIERRY (FDP), ROMANO MARCO (Die Mitte)

Motion 22.3000 vom 11.1.2022 – Begründung (Auszug)

… Der Ausbau der 71 km langen bestehenden Flachbahnstrecke Wörth-Lauterbourg-Strasbourg entlang des Rheins kann vor 2030 realisiert werden. … Sie lässt sich in wenigen Jahren und mit vertretbarem Aufwand elektrifizieren und den geltenden TEN-T Zugsparametern anpassen. Kostenschätzungen haben ergeben, dass mit Investitionen von CHF 178 Mio. die Tageskapazität um 30 Züge und mit einem weiteren Ausbau von CHF 338 Mio. um total 60 Züge/Tag erhöht werden kann.

Quelle: https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223000

Kommissionsbericht 11.4.2022 – Auszug

3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates

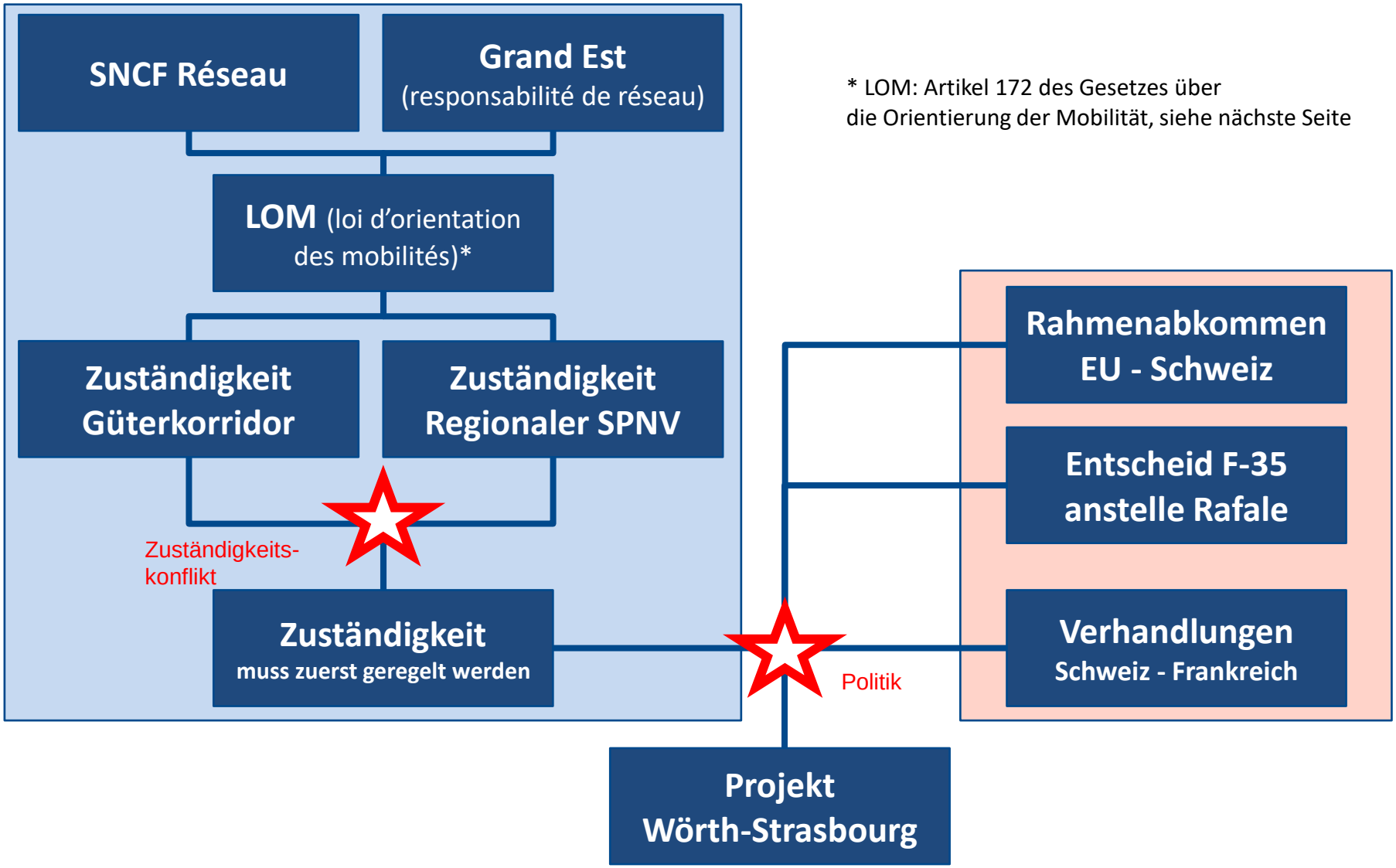
Der Nationalrat hat die Motion am 17. März 2022 oppositionslos angenommen.

4 Erwägungen der Kommission

Nach Auffassung der Kommission ist es angesichts des bevorstehenden Kapazitätsengpasses beim nördlichen NEAT-Zubringer zwischen Basel und Karlsruhe von wesentlicher Bedeutung, dass die linksrheinische Zulaufstrecke Wörth – Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut wird. Mit Blick auf den gesetzlichen Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz unterstützt die Kommission den Aufbau einer entsprechenden Redundanz. Die Kommission ist der Ansicht, dass in einer erfolgreichen schweizerischen Verlagerungspolitik gut funktionierende Neat-Zubringer eine zentrale Rolle spielen. Aus diesen Gründen beantragt die Kommission ihrem Rat oppositionslos, die Motion anzunehmen.

Quelle: Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 11. April 2022

Situation Frankreich sowie Position der Schweiz



* LOM: Artikel 172 des Gesetzes über die Orientierung der Mobilität, siehe nächste Seite

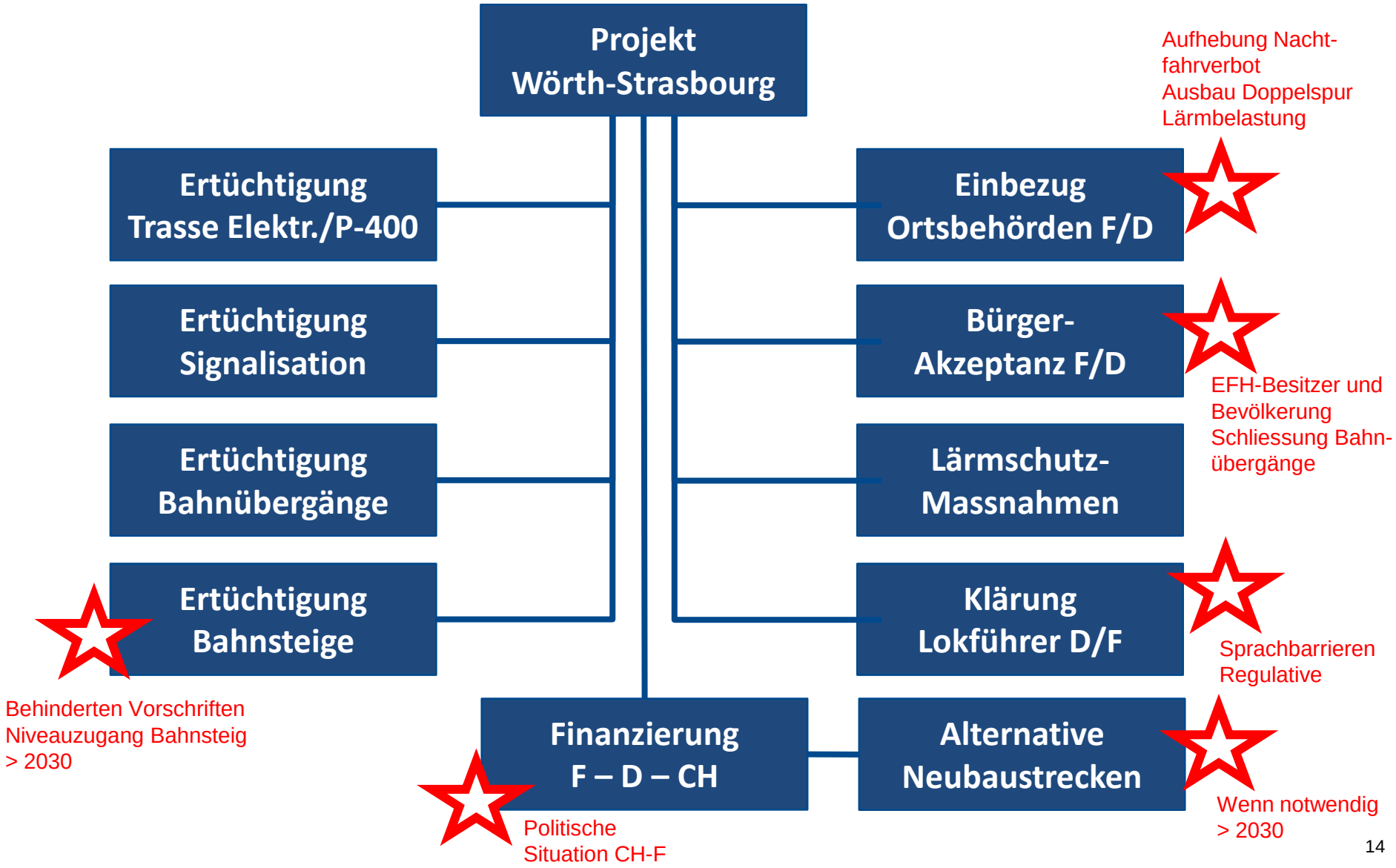
Infrastruktur-Hoheit in Grand Est unter LOM

Les petites lignes ferroviaires abordent 2021 sur le bon rail. Le 1er janvier 2020, l'entrée en vigueur du décret d'application de **l'article 172 de la loi d'orientation sur les mobilités** (LOM) a ouvert un nouveau chapitre de la décentralisation ferroviaire : les régions deviennent gestionnaires d'infrastructures. Après la propriété du matériel roulant, la maîtrise des tarifs et celle de l'exploitation, cette nouvelle étape achève leur mutation en ensemblier du chemin de fer.

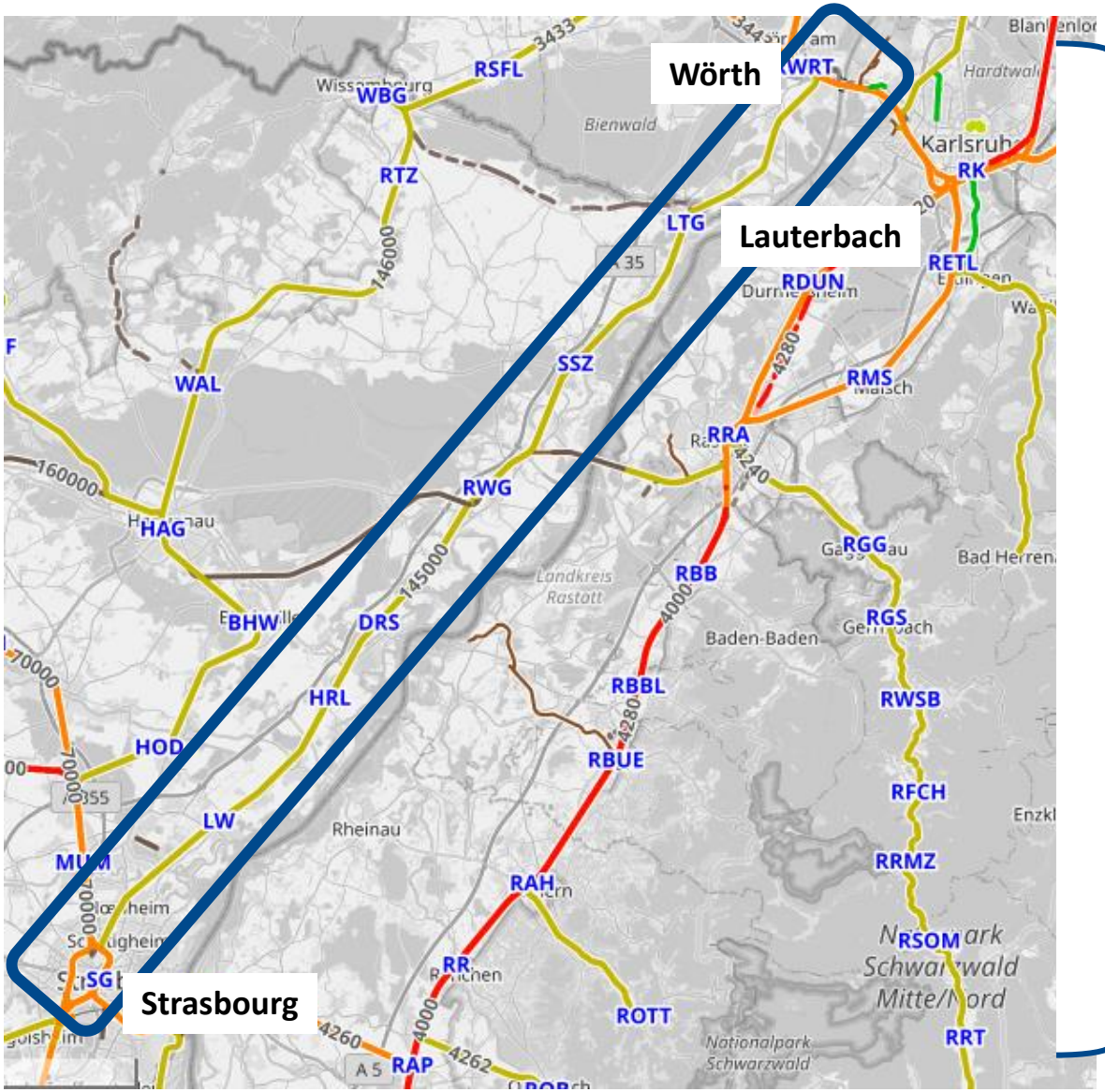
Le partage des responsabilités résultera de protocoles d'accord bilatéraux. Les premières signatures se sont concrétisées en Centre Val-de-Loire, **Grand Est**, Pays-de-Loire, Bourgogne Franche-Comté et Occitanie.

Quelle: https://www.lemoniteur.fr/article/les-regions-mettent-un-pied-dans-l-infrastructure-ferroviaire.2123744

Konfliktpunkte, die 2030 gefährden oder es gar verunmöglichen



Ausgangslage
Streckenverlauf Linie 145000 Wörth-Lauterbourg-Strasbourg



Auf dieser Strecke befinden sich:

- Insgesamt 17 Ortschaften mit mehrheitlich EFH.
- dabei 4 Ortschaften mit Durchfahrten im Dorf-kern.
- dabei sind 8 Ortschaften entlang der Trasse gebaut.
- ca. 60 Bahnübergänge

Quelle: https://www.openrailwaymap.org/

Ausgangslage Linie 145000

Die Bahnlinie zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

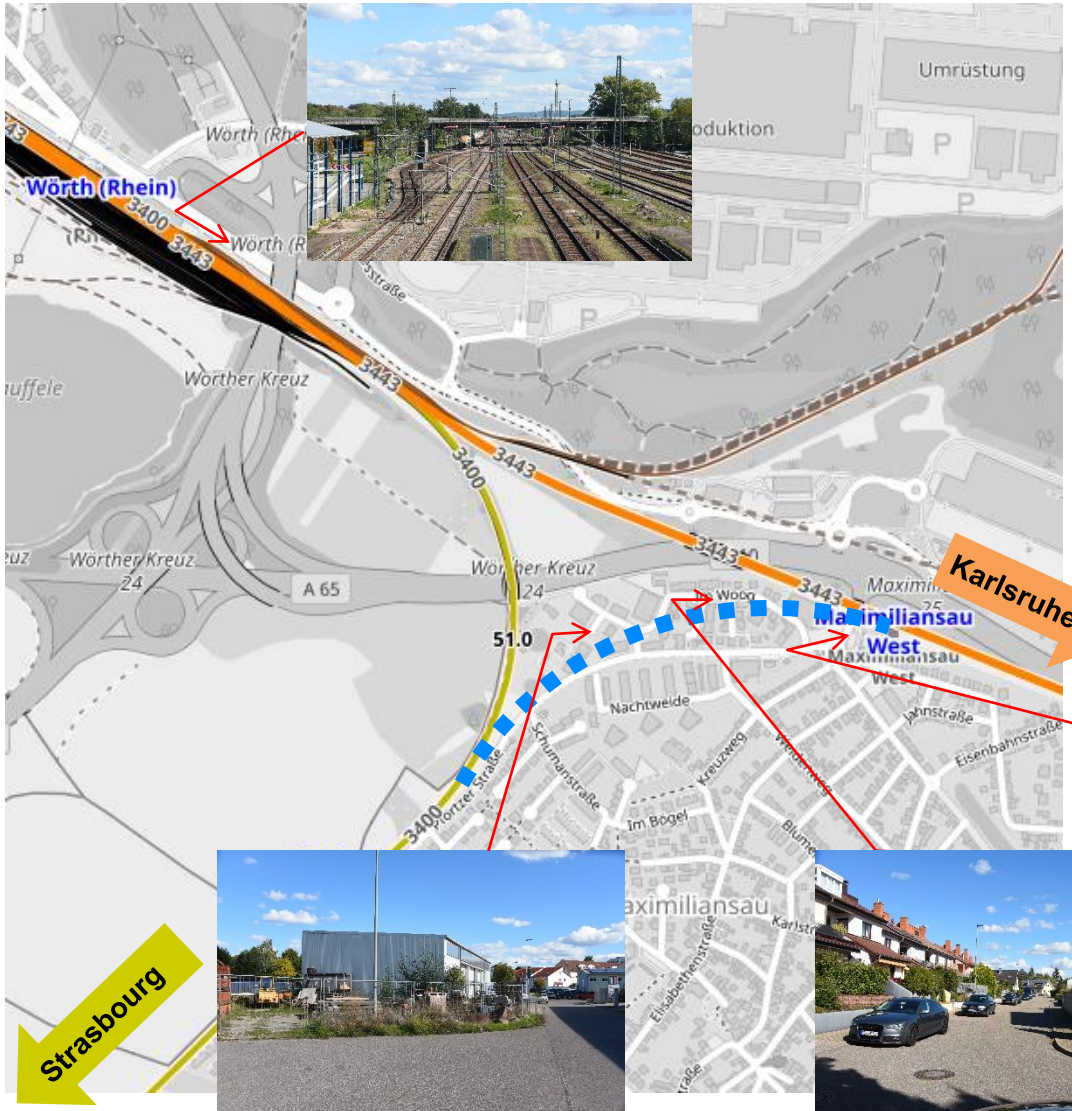
- Die Bahnlinie führt durch 17 Ortschaften, teils durch den Dorfkern. Fast ausnahmslos EFH-Quartiere.
- 13 Bahnübergänge in D, 48 Bahnübergänge in F bis Strasbourg, davon ca. 1/3 ungesichert (Feld-, Fuss- und Fahrradwege)
- Praktisch ausnahmslos Bahnsteige die über einen niveaugleichen Überweg vom Empfangsgebäude haben.
- Doppelspurige Trasse in Frankreich, einspurig in Deutschland.
- Trassen in gutem Zustand. Signalisation aus dem letzten Jahrhundert.
- SPNV in F zehn Verbindungen pro Tag, in D im Stundentakt.

Anhang

Die hier dargestellten Situationen stehen beispielhaft für den Streckenverlauf von Wörth über Lauterbourg nach Strasbourg.

Kartenmaterial: https://www.openrailwaymap.org/
Fotographien: P.Trippi-Services

Anhang
Situation Wörth / D



Situation:

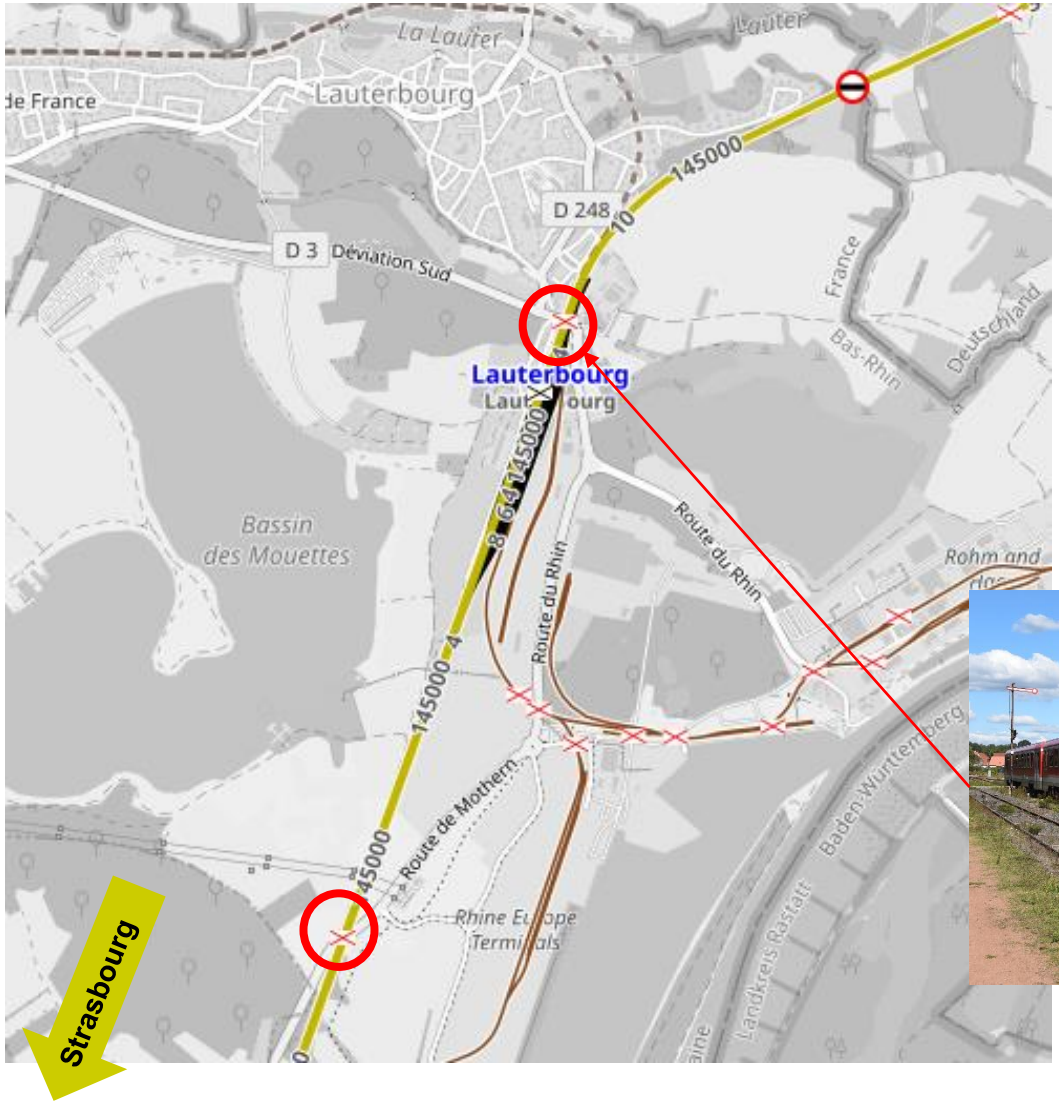
- Züge aus Karlsruhe müssen für die Fahrt nach Strasbourg umgesetzt werden
- Verbindungskurve von Karlsruhe nach Strasbourg würde durch Wohnquartier und Industrie führen (siehe blaue Linie)
- Einspurige Trasse nach Lauterbourg

Anhang
Ortsdurchfahrt Hagenbach / D

Situation:

- 3 Bahnübergänge Strassen
- 2 Bahnübergänge Feldwege
- Dorfkern ausserhalb Bahnlinie, EFH-Siedlung entlang der Trasse
- Einspurige Trasse

Anhang
Ortsdurchfahrt Lauterbourg / F



Situation:

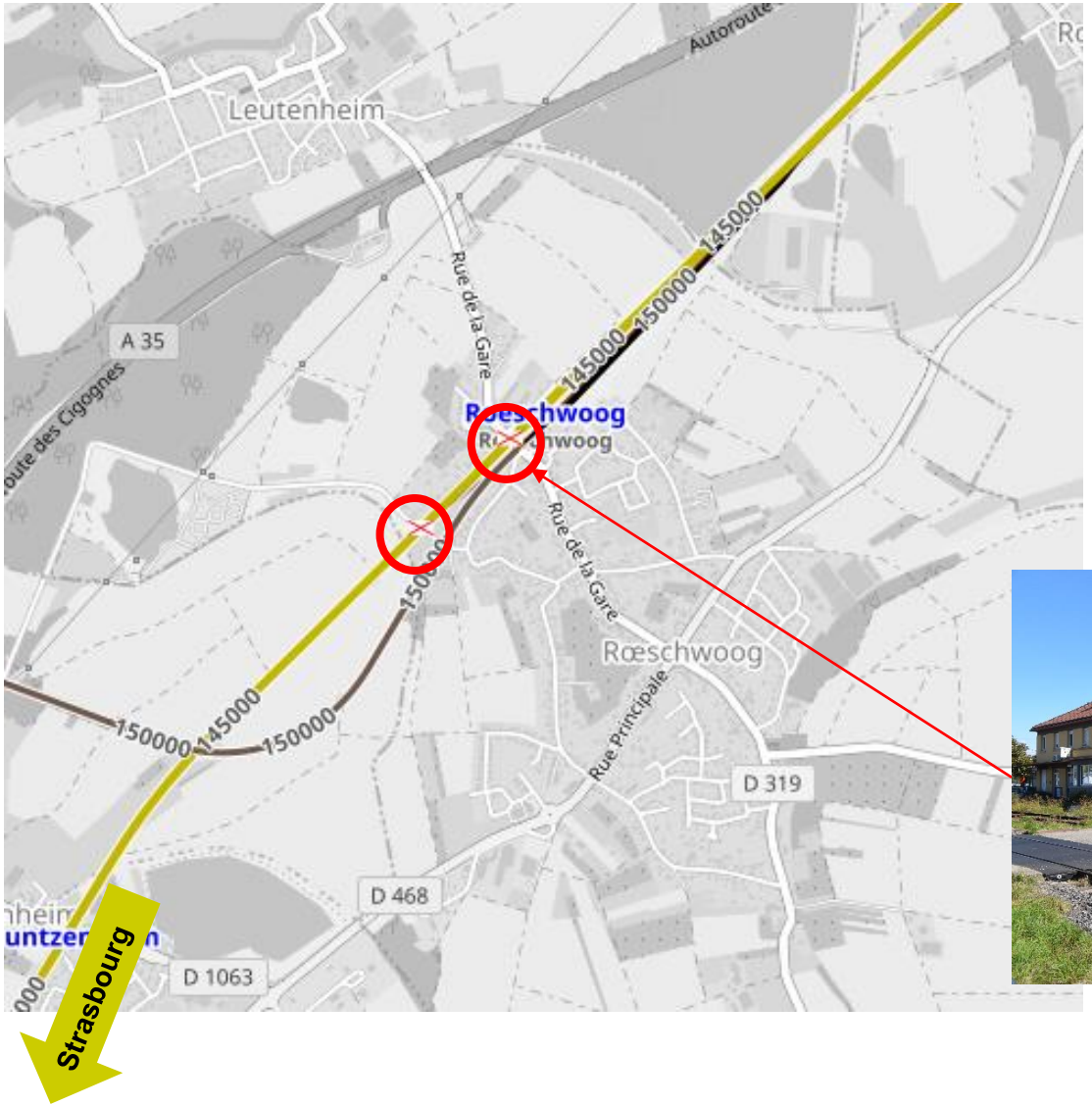
- 2 Bahnübergänge Strassen
- Dorfkern ausserhalb Bahnlinie
- Signalisation aus dem letzten Jahrhundert
- Bahnsteige mit niveaugleichen Überweg

Anhang
Ortsdurchfahrt Seitz / F

Situation:

- 3 Bahnübergänge Strassen
- Wohnquartiere etwas ausserhalb Bahnlinie
- Bahnsteige mit niveaugleichen Überweg

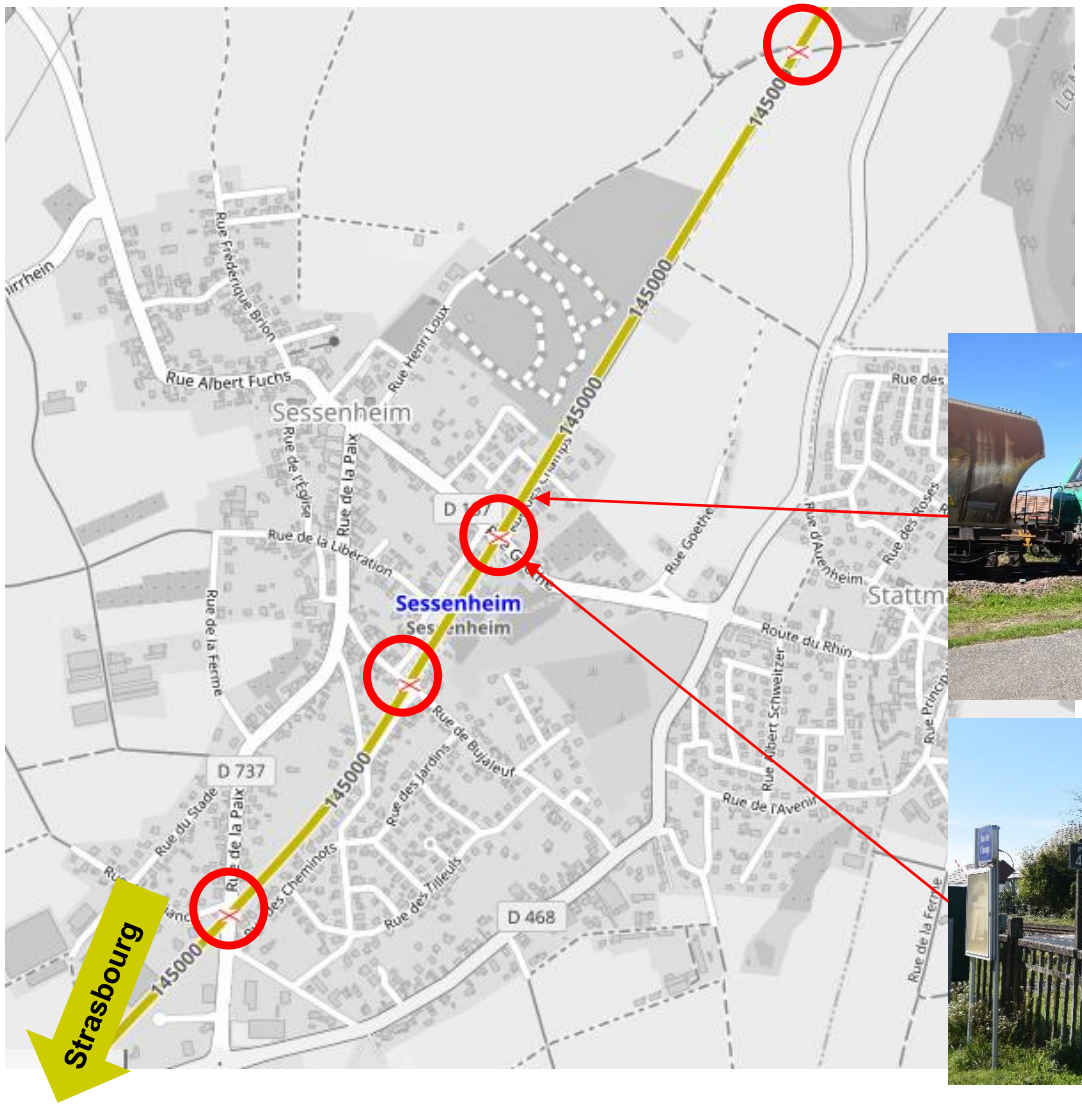
Anhang
Ortsdurchfahrt Roeschwoog / F



Situation:

- 2 Bahnübergänge Strassen
- Dorfkern ausserhalb Bahnlinie
- Linie 150000 überquert 145000

Anhang
Ortsdurchfahrt Sessenheim / F



Situation:

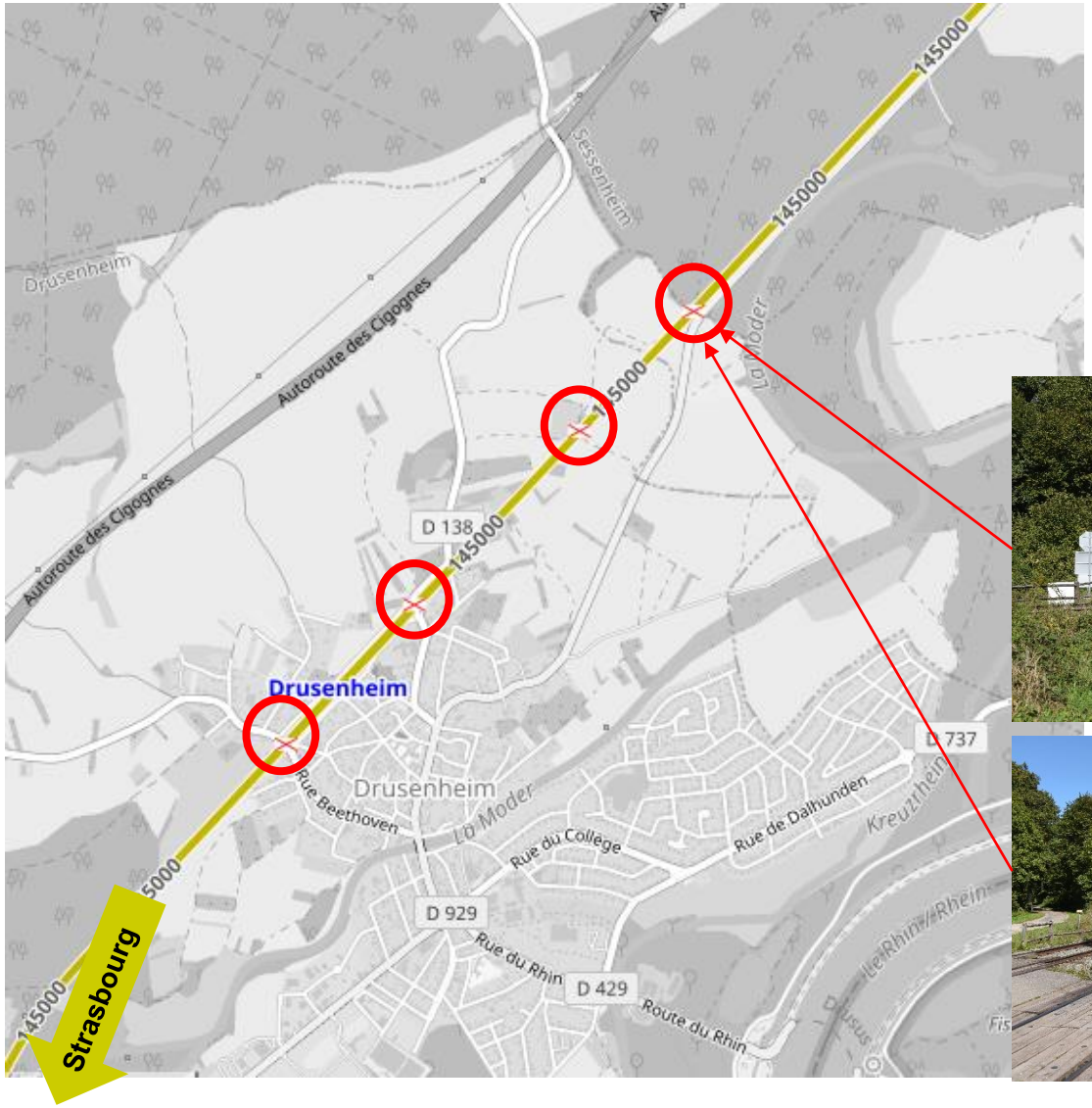
- 3 Bahnübergänge Strassen
- 1 Bahnübergang Feldweg
- EFH-Wohnquartier li & re der Trasse

Anhang
Ortsdurchfahrt Herrlisheim / F

Situation:

- 3 Bahnübergänge Strassen
- 1 Bahnübergang Feldweg
- EFH-Wohnquartier li & re der Trasse
- Bahnsteig über Passerelle und mit Lift erschlossen

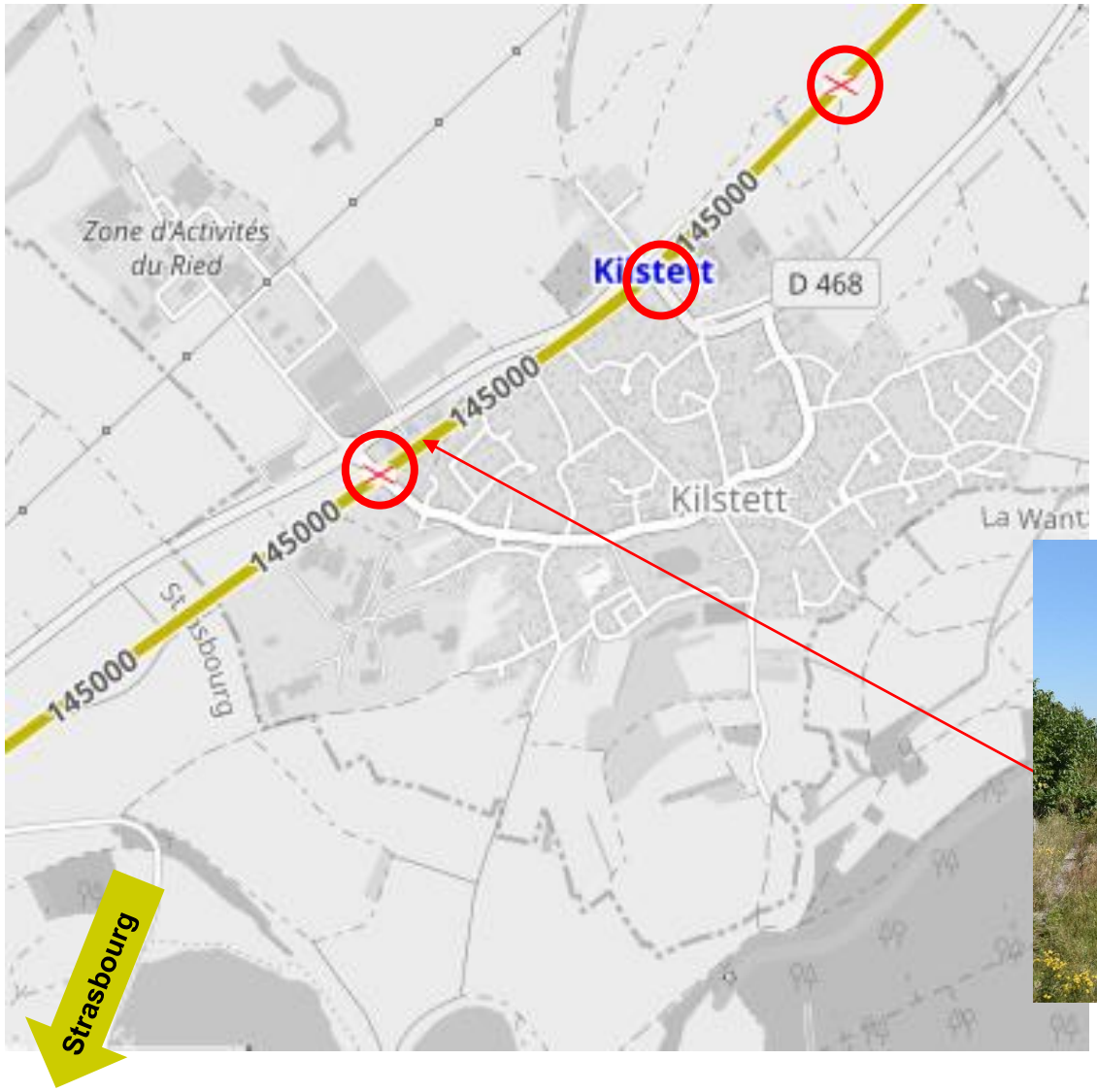
Anhang
Ortsdurchfahrt Drusenheim / F



Situation:

- 2 Bahnübergänge Strassen
- 2 Bahnübergänge Feldweg
- EFH-Wohnquartier östlich der Trasse

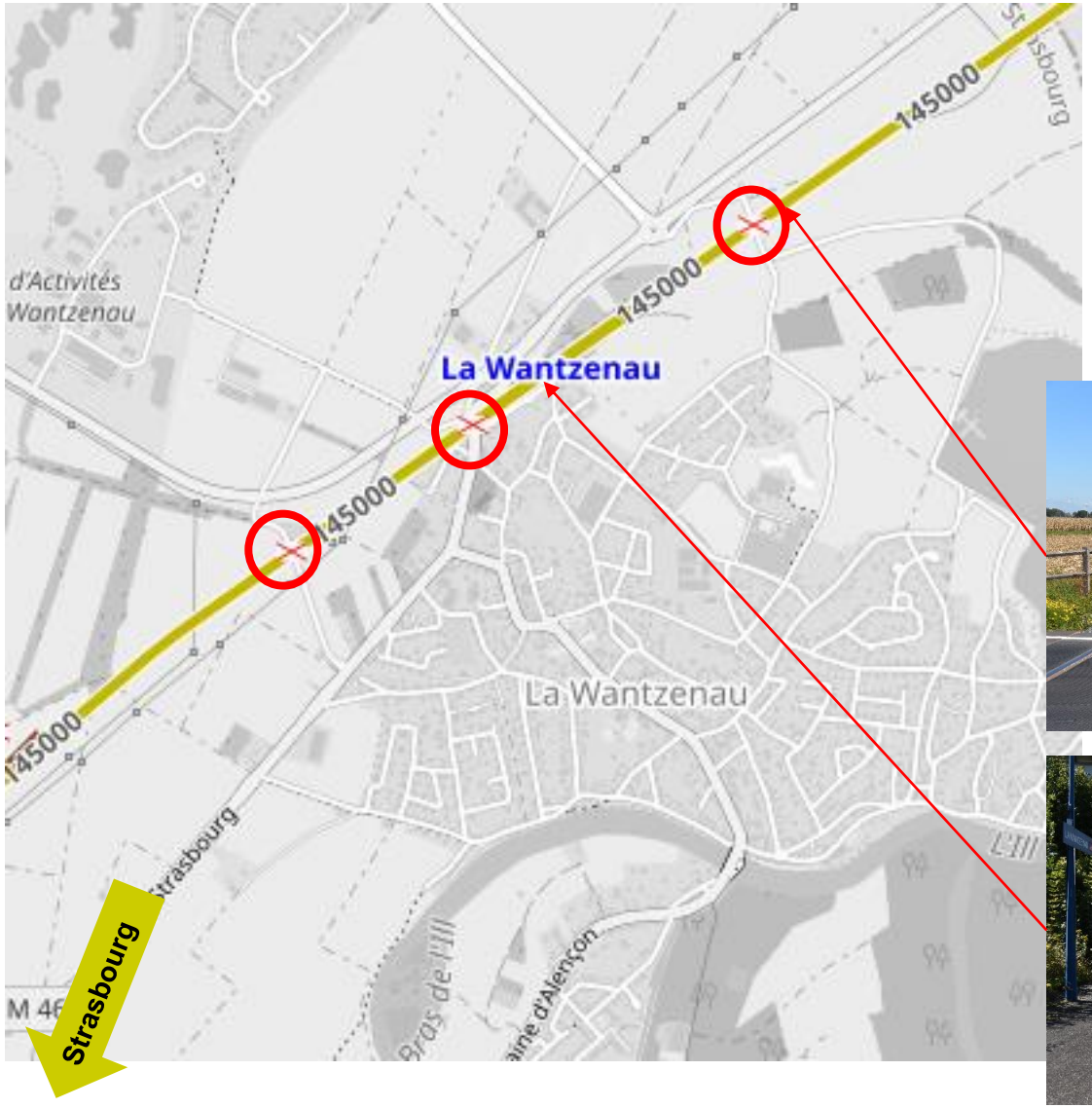
Anhang
Ortsdurchfahrt Kilstett / F



Situation:

- 2 Bahnübergänge Strassen
- 1 Bahnübergang Feldweg
- EFH-Wohnquartier östlich
- Industrie westlich der Trasse

Anhang
Ortsdurchfahrt Wantzenau / F



Situation:

- 3 Bahnübergänge Strassen
- Dorfkern ausserhalb Bahnlinie